VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 243)
z dnia 20 listopada 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 243)

20 listopada 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli infrastruktury dostępowej do portów morskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Krężel** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli wraz ze współpracownikami, **Jolanta Pawluk** dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Adam Meller** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA oraz **Radosław Pacewicz** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobry wieczór. Witam państwa na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia obejmuje rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli infrastruktury dostępowej do portów morskich. Informację tę zaprezentuje przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli. Widzę, że na sali jest pan minister Andrzej Bittel z Ministerstwa Infrastruktury. Z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest pani Anna Moskwa, podsekretarz stanu… Nie ma? Ale jest może pan Paweł Krężel? Bardzo dobrze, bardzo nam miło, rzadko ministerstwo gospodarki morskiej gości u nas – cieszymy się, że dzisiaj jest reprezentowane. Proszę państwa, NIK reprezentowany jest przez pana Tomasza Emiljana, dyrektora Departamentu Infrastruktury. Mamy przedstawiciela Urzędu Transportu Kolejowego oraz PKP Polskich Linii Kolejowych i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W trakcie dyskusji być może będziemy mieli okazję bliżej się poznać. Proponuję, żebyśmy niezwłocznie – o ile warunki techniczne na to pozwolą – oddali głos przedstawicielom Najwyższej Izby Kontroli. Technika rozłożyła już na łopatki niejedną konferencję, ale mam nadzieję, że dzisiaj tak nie będzie. Chyba wszystko jest w porządku. Panie dyrektorze, oddaję panu głos.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, panie ministrze, chciałbym przedstawić państwu wyniki kontroli „Infrastruktura dostępowa do portów morskich”. Kontrolą objęliśmy okres od 2004 r. do listopada 2017 r. Dlaczego podjęliśmy tę kontrolę? Wszystkie cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej – czyli Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście – są elementami łańcuchów transportowych, stanowiąc ważne węzły dystrybucyjno-logistyczne o zasięgu międzynarodowym. Porty te stale się rozbudowują i zwiększają swoje zdolności przeładunkowe. Zarządy portów modernizują wewnętrzne układy drogowe i kolejowe. Rozwój portów wymaga jednak skutecznych działań w zakresie poprawy infrastruktury dostępowej, zarówno od strony lądu, jak i od strony morza. W poprzednich latach prowadziliśmy w tym zakresie kontrolę i najważniejszymi ustaleniami, które z tamtej kontroli wynikały, to była konieczność podjęcia przez ministra właściwego do spraw gospodarki

morskiej m.in. działań zmierzających do poprawy infrastruktury dostępowej do portów od strony morza, skutecznego nadzoru ministra do spraw transportu nad realizacją przez PKP PLK kolejowych inwestycji infrastrukturalnych oraz usprawnienia przez PKP PLK połączeń kolejowych z portami morskimi.

Celem naszej kontroli było dokonanie oceny, czy działania organów administracji państwowej i zarządców infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy dostępu do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej były skuteczne. Przede wszystkim chcieliśmy odpowiedzieć na następujące pytania. Czy realizacja założeń określonych w dokumentach strategicznych umożliwia spełnianie potrzeb w zakresie dostępności portów? Czy nadzór nad realizacją zadań dotyczących poprawy dostępu do portów sprawowany był rzetelnie i pozwalał na utrzymanie wymaganych parametrów i stanu technicznego infrastruktury dostępowej do portów? Czy zapewniono właściwe finansowanie zadań dotyczących budowy i utrzymania infrastruktury dostępowej oraz czy działania podejmowane na rzecz poprawy infrastruktury dostępowej do portów były skuteczne?

Kontrolę przeprowadziliśmy w dwóch ministerstwach, tj. Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwie Gospodarski Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w dwóch urzędach morskich – w Szczecinie i w Gdyni – i u zarządcy infrastruktury kolejowej, czyli w PKP PLK, oraz w dwóch jego jednostkach zajmujących się bezpośrednio prowadzeniem inwestycji – czyli w regionie zachodnim w Poznaniu oraz północnym w Gdańsku. W ramach przygotowania przedkontrolnego w trybie art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli zasięgnęliśmy informacji od spółek zarządzających każdym z czterech portów dotyczących problemów ze swobodnym i nieograniczonym do nich dostępem. W szczególności chodziło nam o wskazanie przez zarządy portów barier rozwojowych wynikających z niewłaściwego stanu infrastruktury dostępowej, w tym wskazanie tzw. wąskich gardeł, co pozwoliło skoncentrować nasze badania na kwestiach najbardziej istotnych dla tematu kontroli. W tym samym trybie, na wstępnym etapie kontroli, uzyskaliśmy informację u siedmiu kluczowych przewoźników i spedytorów o napotykanych barierach w zakresie dostępu do poszczególnych portów, w korzystaniu z transportu morskiego, samochodowego, kolejowego i rzecznego przy wywozie lub dowozie towarów. Ponadto uzyskaliśmy informacje od czterech prezydentów miast, na terenie których leżą porty. Informacje te dotyczyły przede wszystkim wykonywanych w okresie od początku 2007 r. budów, przebudów, modernizacji i remontów dróg dostępowych do portów morskich położonych w granicach miast, a w szczególności poniesionych na te działania nakładów.

W okresie objętym kontrolą co roku wzrastają przeładunki w polskich portach morskich. Tak jak widzicie państwo na wykresie, w 2012 r. było to ok. 64 mln ton, w 2017 r. już 87 mln ton. W 2017 r. średni wzrost przeładunków w tych portach w stosunku do 2012 r. wynosił 36,4%, w tym największy wzrost był w porcie Gdańsk – 51%, w Gdyni – 34%, najniższy zaś w porcie Szczecin-Świnoujście, bo ok. 20%. Na następnym slajdzie pokazujemy, jak wyglądają nasze porty na tle portów wschodniego Bałtyku. Liczby, które państwo widzą, pokazują jasno, że w regionie wschodniego Bałtyku wysuwamy się na prowadzenie, gdyż przeładunki w portach tego regionu z reguły spadały. W przypadku Tallina i Ventspils spadek przeładunku w 2017 r. w stosunku do 2013 r. wynosił 30%, natomiast w tych samych latach port w Kłajpedzie odnotował blisko 30% wzrostu przeładunków. Pokazujemy również, jak nasze porty wyglądają na tle największych portów na Bałtyku. Rotterdam i Antwerpia w 2017 r. odnotowały wzrost przeładunku w stosunku do 2013 r. odpowiednio o 5,7% i 17%, co wskazuje na znaczną dynamikę wzrostu przeładunku w polskich portach. Przypominam, że średnia to jest ok. 36,4%.

Za infrastrukturę dostępową do portów od strony morza i za pośrednictwem żeglugi śródlądowej odpowiada minister właściwy do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, natomiast za infrastrukturę dostępową od strony lądu, czyli drogową i kolejową, minister właściwy do spraw transportu. W zakresie przygotowania dokumentów programowych ministrowie ci uzyskali skrajne oceny. Minister właściwy do spraw transportu pozytywną, natomiast drugi minister – negatywną. W tym zakresie pozytywnie oceniliśmy przede wszystkim:

– rozpoznanie potrzeb w zakresie konieczności poprawy infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich,

– podkreślenie w strategii rozwoju transportu do 2020 r. kluczowej roli portów morskich jako węzłowych punktów wpływających na funkcjonowanie krajowego układu transportowego, a także wskazanie jako jednego z głównych celów operacyjnych w strategii poprawienie dostępu do portów,

– przygotowanie przez ministra właściwego do spraw transportu programów wieloletnich budowy dróg i linii kolejowych, które zostały następnie uchwalone przez Radę Ministrów.

W tym miejscu wspomnę tylko, że mamy pewne zastrzeżenia do „Programu dróg krajowych" w tym zakresie – za chwilę rozwinę ten temat. Pozytywnie oceniliśmy również zapewnienie finansowania inwestycji ujętych w uchwalonych przez Radę Ministrów programach wieloletnich.

Negatywnie natomiast oceniliśmy prowadzenie przez wiele lat przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej prac przygotowawczych nad programami wieloletnimi, rozwojem infrastruktury dostępowej, które nie przyniosły dotychczas efektów w postaci uchwalenia któregokolwiek z tych programów. Działania kolejnych ministrów nie doprowadziły do przyjęcia przez Radę Ministrów programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. oraz programu wieloletniego dotyczącego utrzymania dróg wodnych w rejonie ujścia Odry, pomimo że pierwotne wersje tych dokumentów opracowane były już w 2012 r. Prace nad tymi projektami prowadzono w powolny sposób. W przypadku programu dotyczącego utrzymania morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry przyczyną takich działań była negatywna wobec ustanowienia programu postawa kolejnych ministrów finansów. Konsekwencją uchwalenia programu byłaby bowiem bezwzględna konieczność zapewnienia środków z budżetu państwa – w kwotach przewidzianych w programie – na prace utrzymaniowe tych dróg wodnych, na co nie wyrażali zgody kolejni ministrowie finansów.

Na rysunku jeszcze raz pokazujemy państwu, że nasze porty są wpisane jako węzły bazowe sieci TEN-T i leżą w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Jeżeli chodzi o główne drogi dostępowe do portów, to trzema głównymi drogami w korytarzu TEN-T Morze Bałtyckie – Adriatyk jest, po pierwsze, autostrada A1 na odcinku Gdańsk – południowa granica państwa, docelowo 570 km. W budowie były jeszcze dwa odcinki pomiędzy Łodzią a Katowicami o łącznej długości 120 km. Droga ekspresowa S7 Gdańsk – Warszawa – Kraków – Rabka Zdrój, docelowo 720 km, dotychczas wykonano ok. 400 km. W trakcie kontroli w budowie były jeszcze 102 km, a w planach 220 km. Droga ekspresowa S3 Świnoujście – Lubawka, docelowo 470 km, już wybudowano ok. 220 km. W budowie 148 km, w planach jeszcze 102 km. Przy budowie tych dróg napotykano różne utrudnienia, które przekładały się na opóźnienia w terminach realizacyjnych, jednak niedochowanie terminów następowało również w wyniku pominięcia w programie budowy dróg krajowych projektów, które były ujęte w dokumencie implementacyjnym do „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.".

W „Programie budowy dróg krajowych" do żadnego z czterech portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej nie przewidziano doprowadzenia drogi wysokiej jakości, o której mowa jest w art. 17 ust. 3 rozporządzenia TEN-T. W programie nie uwzględniono w pełni regulacji zawartych w porozumieniu TEN-T. Stwierdzono w nim, że w Polsce do węzłów sieci bazowej TEN-T zaliczono osiem miast, w tym dwa portowe: Szczecin i Gdańsk. Tymczasem rozporządzenie TEN-T ustanowiło w Polsce nie tylko wyżej wymienione miejskie węzły sieci bazowej, lecz również kilkanaście innych węzłów bazowych, w tym port morski w Świnoujściu, port morski w Gdyni, port śródlądowy w Świnoujściu, terminal kolejowo-drogowy w Gdyni – których w „Programie budowy dróg krajowych" nie wymieniono. W konsekwencji pominięcia wyżej wymienionych węzłów nie zaplanowano doprowadzenia drogowej sieci bazowej do portu morskiego w Gdyni i terminala kolejowo-drogowego w Gdyni.

Drogową dostępność komunikacyjną do portu w Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu zapewniały drogi krajowe biegnące w granicach tych miast. Nie zapewniały one jednak bezpośredniego połączenia do bram portów. Ruch na odcinkach od dróg krajowych

odbywał się drogami lokalnymi. Na drogach krajowych w Gdańsku oraz w Świnoujściu dopuszczony był ruch pojazdów o nacisku osi 11,5 tony, natomiast na drodze nr 10 w Szczecinie już tylko ruch o nacisku do 10 ton. O ile postęp prac przy budowie głównych tras na terenie Polski można uznać za zadowalający, to problemem są – na co wskazywały zarządy portów – tzw. odcinki ostatniej mili, czyli drogi bezpośrednio łączące port z drogami krajowymi. Najtrudniejsza sytuacja w tym zakresie jest w porcie w Gdyni. Na tym rysunku – niestety niezbyt czytelnym – przedstawione jest obecne połączenie drogowe trasą Kwiatkowskiego i planowane rozwiązania pierwszego i drugiego etapu drogi „czerwonej" i drogi „niebieskiej".

Drogi przebiegające przez Gdynię niestety nie są nawet bliskie spełnieniu standardów drogi o wysokiej jakości. Przez Gdynię przebiegają najwyżej dwie drogi powiatowe – są to drogi, po których dozwolony jest ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton. Cały ruch do i z portu w Gdyni prowadzony jest tzw. trasą Eugeniusza Kwiatkowskiego, która jest drogą powiatową, niespełniającą wymaganych standardów i niezaspakajającą potrzeb portu. Aktualny stan drogowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni zagraża sprawnemu funkcjonowaniu i rozwojowi tego portu. Do czasu zakończenia kontroli przez NIK nie ustalono sposobu rozwiązania problemu zapewnienia połączenia drogowego portu Gdynia z systemem dróg krajowych, które będzie odpowiednie do potrzeb tego portu i spełni wymogi rozporządzenia TEN-T.

W dokumencie implementacyjnym do „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.", w rozdziale VII – Lista projektów morskich wymieniono takie inwestycje jak: przebudowa estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności TEN-T i realizacja obwodnicy północnej aglomeracji trójmiejskiej. Koszt pierwszej z tych inwestycji określono na kwotę ok. 6,5 mld zł, drugiej na ok. 10,5 mld zł. Realizatorem obu tych inwestycji ma być Urząd Miasta w Gdyni. Biorąc pod uwagę koszt tych inwestycji – nawet przy uzyskaniu dofinansowania ze środków unijnych w wysokości 85% – miasto Gdynia musiałoby ponieść na realizację tych projektów koszt w wysokości ok. 2,6 mld zł. Przy budżecie rocznym miasta w wysokości ok. 1 mld zł wydatek taki wydaje się trudny, a w zasadzie niemożliwy do poniesienia.

Na powyższej mapce przedstawiamy główne szlaki kolejowe wiodące do portów. Do portów w Gdańsku i w Gdyni prowadzą linia kolejowa nr 9 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny, linia 131 Chorzów Batory – Tczew i linia 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port. W przypadku portu w Szczecinie i w Świnoujściu mamy również trzy linie kolejowe: linia 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny, linia 351 Poznań Główny – Szczecin Główny i linia 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port. Trwają parce modernizacyjne na tych trasach. O ile w przypadku transportu drogowego poniesione były ogromne nakłady w poprzedniej perspektywie, to zwiększenie nakładów na modernizację linii kolejowych nastąpiło dopiero w obecnej. Trwające prace powodują utrudnienia, które skutkują utrzymywaniem się stałej tendencji spadku udziału transportu kolejowego w przewozach do portów na rzecz transportu drogowego. W przyjętym przez PKP PLK „Programie rozwoju sieci kolejowej w Polsce do 2023 r." jednym z celów jest podniesienie parametrów ciągów transportowych poprzez likwidację punktowych ograniczeń prędkości. W pierwszej kolejności zakładano udrożnienie rejonów tzw. generatorów ruchu, m.in. stacji portowych. Przyjęto listę 52 przedsięwzięć niezbędnych do osiągnięcia wyznaczonej wizji sieci kolejowej w 2023 r., w tym m.in. na wymienionych przeze mnie liniach kolejowych.

W okresie objętym kontrolą, tj. w latach 2014–2017, realizowano 10 projektów inwestycyjnych dotyczących poprawy dostępu kolejowego do portów morskich. Wyboru wykonawców dokonywano, przestrzegając przepisów ustawy o zamówieniach publicznych i procedur obowiązujących w PKP PLK. W umowach zawartych z wykonawcami rzetelnie zabezpieczono interesy zamawiającego. Jednak w przypadku każdej z tych trzech inwestycji, które swym zakresem obejmują modernizację stacji obsługujących cztery porty morskie, 30 września 2017 r. zawarto jedynie umowy na przygotowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego. Prace budowlane w ramach każdej z tych inwestycji zaplanowano na lata 2019 – 2020.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli jednoczesna modernizacja wszystkich stacji kolejowych obsługujących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej może spowodować istotne ryzyko wprowadzenia ograniczeń w dostępie kolejowym do tych portów, dalszy spadek udziału transportu kolejowego w przewozach, a nawet przesunięcie się zamówień spedytorów do innych portów bałtyckich poza terenem Polski. Jeżeli chodzi o dostęp do portów od strony morza, nie ma jakichkolwiek problemów z portami w Gdańsku, w Gdyni i Świnoujściu – konieczne prace wykonywane są na bieżąco. Istotne problemy dotyczą dostępu do portu w Szczecinie. Budżet państwa rokrocznie nie zapewniał środków finansowych wystarczających na utrzymanie obowiązujących parametrów toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Niedostatek środków finansowych skutkował wykonywaniem w niedostatecznej ilości pogłębiarskich prac utrzymaniowych na torze, co skutkowało zwężeniem szerokości i zmniejszeniem głębokości toru, co w konsekwencji powodowało wprowadzenie ograniczeń w żegludze na tym torze. Przedstawiony wykres pokazuje wykonanie niezbędnych prac pogłębiarskich na torze wodnym Świnoujście – Szczecin w poszczególnych latach objętych kontrolą, wyrażone w procentach urobku wydobytego w stosunku do koniecznego do wydobycia, by parametry tego toru spełniały wymogi określone w obowiązujących przepisach. Jak państwo widzicie, w latach 2014, 2015 i 2016 jest progres w tym zakresie – zwiększa się procent tych prac. Natomiast w 2017 r. mamy już spadek z 66% do 43%.

Jeżeli chodzi o funkcjonowanie urzędów morskich, kontrola działań urzędów morskich w zakresie zapewnienia dostępu do portów morskich od strony morza ujawniła nieliczne nieprawidłowości. Do najważniejszych z nich można zaliczyć: naruszanie przepisów prawa i regulacji wewnętrznych w procesach wyboru wykonawców zamówień, niezapewnienie wystarczającego nadzoru nad realizacją umów, nieegzekwowanie postanowień zawartych umów, w tym nienaliczanie i zaniżanie kar umownych za opóźnienia w ich realizacji, czy niedotrzymywanie warunków określonych w pozwoleniach wodnoprawnych odnoszących się do obowiązującego badania wód i gruntu pod kątem ich zanieczyszczeń.

W naszej kontroli stwierdziliśmy również coś, co powszechnie nazywamy dobrymi praktykami. Na uwagę zasługuje fakt, iż na potrzeby monitorowania realizacji „Krajowego programu kolejowego" PKP PLK przekazała ministrowi właściwemu do spraw transportu szereg raportów i sprawozdań okresowych oraz umożliwiła nieograniczony czasowo dostęp do Enterprise Project Management funkcjonującego w PKP. System ten to narzędzie IT, które pozwala na zintegrowanie harmonogramów czasowych projektów w jeden harmonogram, bazujący na przygotowanym szablonie. W efekcie tego uzyskano uszczegółowione, jednolite harmonogramy realizacyjne, które umożliwiają szybkie uzyskanie danych niezbędnych do monitorowania prac w ramach danego projektu, co pozwala na automatyzację raportowania postępów prac. Dzięki udostępnieniu tego narzędzia służby ministra właściwego do spraw transportu miały stały, bezpośredni dostęp do pełnej informacji na temat realizacji przez PKP PLK każdego projektu inwestycyjnego. Dawało to lepsze możliwości monitorowania procesów inwestycyjnych i pozwalało na szybsze podejmowanie ewentualnych interwencji.

Podsumowując przedstawione fakty, w ramach oceny stwierdzamy, że podejmowane w okresie objętym kontrolą działania organów administracji państwowej i zarządcy infrastruktury kolejowej doprowadziły do poprawy stanu technicznego odcinków szlaków kolejowych i drogowych prowadzących do i z portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, co przyczyniło się do poprawy dostępności tych portów. Jednakże część tych działań w ocenie Najwyższej Izby Kontroli była nieskuteczna. Dotyczy to w szczególności dostępu do drogowego portu w Gdyni oraz utrzymania obowiązujących parametrów toru wodnego Świnoujście – Szczecin. W wyniku naszych działań sformułowaliśmy wnioski pokontrolne – wymienię tylko główne. Są to wnioski do prezesa Rady Ministrów. W związku z obowiązkiem wywiązania się przez państwo polskie z wymogu wdrażania rozwiązań zawartych w rozporządzeniu TEN-T ustanawiającym wytyczne dotyczące rozwoju tej sieci, w tym do dnia 31 grudnia 2030 r. dostosowania infrastruktury drogowej prowadzącej do portu w Gdyni do wymogów tego rozporządzenia, oraz biorąc pod uwagę, że podjęte do chwili obecnej działania nie doprowadziły

do usunięcia barier w realizacji lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o wprowadzenie i wdrożenie rozwiązań gwarantujących doprowadzenie do poprawy dostępności drogowej do portu w Gdyni. W związku z trwałym niezapewnieniem przez administrację morską spełnienia wymogów w zakresie głębokości i szerokości toru wodnego Świnoujście – Szczecin Najwyższa Izba Kontroli wnosi o wprowadzenie i wdrożenie systemowego rozwiązania tego problemu.

Ponadto w wyniku naszej kontroli w poszczególnych jednostkach w związku z ustaleniami oraz stwierdzonymi nieprawidłowościami sformułowaliśmy w sumie 20 wniosków pokontrolnych. Według najświeższych informacji pochodzących z otrzymanych odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne wynika, iż adresaci zrealizowali 10 z tych wniosków, 10 wniosków było w trakcie realizacji, a jeden wniosek nie został zrealizowany i dotyczy właśnie połączenia drogowego z portem w Gdyni. Na tym kończę, dziękuję bardzo i gdyby były jakieś pytania, to bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Otwieram dyskusję nad przedstawionym materiałem. Gdyby państwo posłowie mieli jakieś pytania i uwagi lub zaproszeni goście zechcieliby skomentować przedstawione informacje – proszę o zgłaszanie się. Proszę uprzejmie, pani poseł Błeńska, a później pan poseł Lamczyk.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, czy są z nami może przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury? A, przepraszam, jakoś nie widziałam. Mam pytanie dotyczące drogi dojazdowej do Gdyni. Chodzi o estakadę Kwiatkowskiego. Moje pytanie jest dosyć proste – co stoi na przeszkodzie, żeby ta droga uzyskała status drogi krajowej, została wpisana w zarząd GDDKiA i przestała być drogą powiatową? Moje pytanie wynika z faktu, że nawet gdyby miasto Gdynia znalazło pieniądze na remont, to nie rozwiązuje to tak naprawdę problemu. Dlatego że jako odcinek drogi TEN-T ta droga najzwyczajniej w świecie nie powinna być drogą powiatową. To powinna być droga krajowa. Dojazdy do wszystkich naszych największych portów nie powinny odbywać się poprzez drogi powiatowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Lamczyk, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, rzeczywiście, jak wynika z raportu – Gdynia ma duży problem. Jak widzimy, droga powiatowa wybudowana przez miasto Gdynię ma określone parametry i jeśli nie skupimy się przede wszystkim na drodze „czerwonej”, to nic z tego portu nie będzie – nie będzie się rozwijał, bo przy takiej dynamice rozwoju… W tej chwili przetargi kolejowe są drugi raz wstrzymane. Ale nawet jeśli będą one w jakiś sposób pozytywnie rozwiązane, to port w Gdyni nadal będzie kulał w kwestii infrastruktury. Dlatego korzystając z okazji, że jest tutaj pan minister, i ponieważ jestem posłem z tego właśnie regionu, mam taką sugestię, żeby drogę „czerwoną” dołączyć do obwodnicy metropolitalnej. W istniejącym rozpoznaniu jest analiza, która wskazuje, że biznesowo wszystko by się składało. Jak wiemy, pieniądze z obwodnicy metropolitalnej zostały zabrane – poszły na ścianę wschodnią. Wydaje mi się, że strategicznie zostało to źle zrobione, ponieważ skupiliśmy się na Via Carpatia, zabierając środki przeznaczone dla naszego rozwijającego się portu. W 2004–2005 r. Niemcy skutecznie blokowali budowę naszej autostrady A1 do czasu, aż nie wybudowali drogi Roztok – Praga. My chcemy odblokować Kłajpedę, pomóc im, a o naszych portach nie myślimy. Nie myślimy o Gdyni. To nie jest gospodarskie podejście. Dlatego wydaje mi się, że to właśnie jest strategicznie złe podejście. Zdaję sobie również sprawę, że jeżeli tak dalej pójdzie rozwój portów… Wisła powinna być odblokowana przynajmniej do Solca albo Bydgoszczy, co pozwoliłoby przewozić kontenery drogą wodną. Jednak w tym kierunku również nic nie zrobiono.

Jeszcze raz kieruję do pana ministra apel, żeby w ramach tego rozporządzenia – które jest tworzone – można było dopisać drogę „czerwoną” do obwodnicy trójmiejskiej. Nie

skupiać się na Opacie, który jest w drugim rzędzie, ale właśnie na drodze „czerwonej". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa jeszcze? Może pan minister lub pani dyrektor? Pan minister wydelegował panią dyrektor, więc proszę uprzejmie.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, pierwsze pytanie, co stoi na przeszkodzie, żeby trasa Kwiatkowskiego stała się drogą krajową – otóż nic nie stoi na przeszkodzie. Ministerstwo Infrastruktury i minister infrastruktury wielokrotnie pisali w tej sprawie do prezydenta – jeżeli taki wniosek wpłynie do ministerstwa, to my deklarujemy, że trasa Kwiatkowskiego będzie drogą krajową. Ale proszę pamiętać, że to nic nie zmieni w kwestii podmiotu, który jest zarządcą tej drogi. Zgodnie z przepisami w miastach na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg jest prezydent miasta. Zatem nawet w przypadku, kiedy trasa Kwiatkowskiego będzie drogą krajową, to nadal pan prezydent będzie podmiotem, który będzie za tę drogę odpowiedzialny. Oczywiście – wtedy można będzie na tę trasę pozyskać na przykład środki z programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko", z części drogowej. Obecnie było przewidywane, że trasa ta zostanie wyremontowana również ze środków europejskich, ale ze środków przeznaczonych na projekty morskie. Bardzo żałujemy, że żaden z tych projektów, które w dokumencie implementacyjnym się znalazły, a które miały poprawić dostęp do portu w Gdyni, niestety nie został zrealizowany ze względu na zarządcę tych dróg. Nikt nawet nie starał się ubiegać o środki europejskie na ten cel. Przypomnę tylko, że wcześniej minister infrastruktury i rozwoju podpisał w tej sprawie list intencyjny i deklarował, że udzieli takiego wsparcia prezydentowi, jeżeli ten będzie się starał o dofinansowanie połączenia do portu w Gdyni.

Chciałabym zdementować jeszcze jedną rzecz. W raporcie pojawia się informacja – i zostało to wskazane jako zalecenie – że Polska powinna dostosować swoją sieć do wymogów z rozporządzenia. Otóż tak jak wskazywaliśmy w kontroli, nigdzie na poziomie przepisów europejskich nie jest wskazane, że dostęp do portów ma być drogami klasy ekspresowej czy wyższej autostrady. Nasze stanowisko znalazło potwierdzenie w opinii, którą dostaliśmy z Komisji Europejskiej. Tak jak wskazywaliśmy – że wystąpimy o taką interpretację – dostaliśmy odpowiedź i nasze stanowisko, które w toku kontroli przedstawialiśmy, zostało potwierdzone. Decyzja o tym, jaka będzie kategoria i parametry danego połączenia, należy do każdego z państw członkowskich.

Jeszcze jedna rzecz, która pojawiła się w toku kontroli, jeżeli chodzi o koszty. Mamy pewne podejrzenie, że zostały one źle odczytane. Pojawiała się tutaj informacja, że jedna z inwestycji kosztuje 6 mld zł. Możemy się domyślać, że ta kwota została zaczerpnięta z tabeli, przy czym w tych tabelach mamy dwa rodzaje kosztów. Mamy jedną kolumnę, w której prezentowane są koszty danej inwestycji, a obok jest kolumna, w której przedstawiane są sumaryczne koszty wszystkich inwestycji, które wcześniej były wymienione. Kwota 6 mld zł najprawdopodobniej została zaczerpnięta z tej niewłaściwej kolumny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Błeńska ponownie.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Bardzo dziękuję za odpowiedź. Rzeczywiście nie chodziło mi konkretnie o to, żeby tylko i wyłącznie przepisać tę drogę, ale żeby wiązało się to oczywiście z przejęciem obowiązku jej remontu i dostosowania. Jakie w takim razie widzą państwo rozwiązanie tej sytuacji? Gdyż mimo wszystko najtańszą opcją wydaje się być pozostawienie dojazdu do portu poprzez trasę Kwiatkowskiego, a nie budowę nowej drogi o odpowiedniej nośności. To nie jest projekt, który jest w jakikolwiek sposób wpisany do planu drogowego. Czy mają państwo propozycje w tym temacie?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Tak jak wcześniej powiedziałam, można ubiegać się o dofinansowanie ze środków europejskich. To dofinansowanie jest na bardzo wysokim poziomie i może wynosić nawet 85% kosztów realizacji. W tej perspektywie jest to oczywiście nierealne, natomiast proszę zwrócić uwagę, że za chwilę mamy nową perspektywę finansową i ten czas, który mamy obecnie, można spożytkować na przygotowanie projektu i ubiegać się o te środki w następnej perspektywie. Mamy w tym momencie końcówkę roku 2018. W 2021 r. zaczyna się już nowa perspektywa finansowa. Więc de facto ten czas, który pozostał do rozpoczęcia nowej perspektywy, akurat wystarczy na przygotowanie tego zadania do realizacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, studiując raport, nie sposób było nie sięgnąć pamięcią wstecz, kiedy odbyliśmy wyjazdowe posiedzenie Komisji na wybrzeżu, także w portach. Myślę, że część z państwa pamięta posiedzenie w porcie w Gdyni. Rozwój portów w kontekście wzrastającego przeładunku notujemy już od lat. Wobec tego w naszym interesie – w interesie kraju – było i jest poprawianie dostępności do tych portów, zarówno od strony morza, jak i od strony lądu. Już wtedy były artykułowane potrzeby w tym zakresie przez zarządzających portami. Trudno przyjąć perspektywę, którą zaprezentowała pani dyrektor w tej chwili, dlatego że trzeba by wykazywać się konsekwencją. Niezależnie od tego, kto sprawował władzę w Polsce, wielokrotnie wszyscy artykułowaliśmy – można na pewno sięgnąć do protokołów posiedzeń Komisji – była bardzo mocno kreowana filozofia budowy dróg na kierunku północ – południe. Przedstawionymi wtedy podstawowymi argumentami były przesłanki wskazujące, że należy udrożnić, ulepszyć dostępność od strony lądu do naszych portów. Ambitnie podkreślaliśmy wtedy potrzebę konkurowania z portami niemieckimi. W szczególności mam tu na myśli drogę wzdłuż granicy zachodniej, czyli ciąg drogi nr 3 od Szczecina do granicy na południu, ale także drogę S7 – oczywiście autostradę. No i rzecz jasna droga, która do dzisiaj jest powiatowa – bo to jest najpilniejsza potrzeba, rzeczywiście najbardziej boląca sprawa dla portu w Gdyni. Wąskie gardło, które absolutnie nie daje możliwości dalszego rozwoju. Wobec tak przedstawionej sprawy chcę zadać panu ministrowi pytanie. Kto zarządza portami? Czy to pan prezydent miasta Gdyni, Gdańska, Szczecina? Jeżeli tak będziemy postrzegać naszą politykę gospodarczą – w tym kontekście będziemy patrzeć rozwój naszej gospodarki morskiej i żeglugi – to nigdy nie będziemy podejmować racjonalnych decyzji ani osiągać optymalnych celów. Zresztą raport NIK jest kolejnym doskonale odzwierciedlającym stan rzeczy raportem. Przywołałem kiedyś słowa, że zebrane informacje są na tyle nauką, na ile materiały zgromadzone na budowę domu są tym domem. Ten raport przedkłada nam zebrane informacje. Z tych informacji, z tego raportu musimy wyciągnąć wnioski. A tak naprawdę te wnioski są już sprecyzowane. Teraz potrzebne są po prostu decyzje. W związku z tym oczekiwanie, że samorząd lokalny będzie podejmował decyzje w jednej z głównych części naszej gospodarki, uważam po prostu za – najdelikatniej rzecz ujmując – odpychanie od siebie problemu. Państwo przecież reprezentujecie rząd naszego kraju. W związku z tym reprezentujecie nasze interesy jako kraju. Dlatego tłumaczenie, że nie ma inicjatywy ze strony samorządu, nie ma odzewu… Zarówno tu, w Sejmie, jak i na posiedzeniach wyjazdowych bardzo pryncypialnie była stawiana kwestia tejże drogi – można swobodnie sięgnąć do protokołów posiedzeń Komisji w tym temacie. Jeżeli resort poczuwa się do odpowiedzialności za tę część naszej gospodarki, to powinien wyjść z inicjatywą. Rozumiem oczywiście, że w tej kwestii niezbędna jest współpraca. Ale stawianie sprawy – jeszcze może w podtekście myślenie w kategoriach: bo to nie nasz prezydent, to nie my wychodzimy z inicjatywą – byłoby pójściem na manowce i byłoby naprawdę naganne. Mam nadzieję i chciałbym, żeby tak nie było. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Paweł Krężel:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Paweł Krężel, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Chciałbym odnieść się do dwóch kwestii. Pierwsza to jest kwestia drogi „czerwonej". Rzeczywiście, w Polsce mamy dwa rodzaje portów. Są to porty o podstawowym znaczeniu, które są zarządzane przez spółki należące do skarbu państwa – to są porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście. Pozostałe porty – jak porty w Ustce czy w Kołobrzegu – są to porty samorządowe. W naszej opinii rzeczywiście, o ile w przypadku portów samorządowych zapewnienie dostępu drogowego powinno być obowiązkiem samorządów, to jednak w przypadku portów o podstawowym znaczeniu rząd powinien tutaj zapewnić właściwy dostęp. Z tego względu procedowany obecnie przez ministra gospodarki morskiej projekt nowelizacji ustawy o portach i przystaniach morskich przewiduje nowelizację ustawy o drogach publicznych, która pozwoli na przejęcie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad drogi „czerwonej" lub generalnie dostępu drogowego do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej. To jest oczywiście projekt. Był on przedmiotem konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych w wakacje. Obecnie przeszedł Komitet ds. Europejskich i wkrótce zostanie przesłany na Komitet Stały Rady Ministrów. Niestety mamy tutaj pewną rozbieżność z Ministerstwem Infrastruktury, natomiast na roboczo staramy się z ministrem Chodkiewiczem znaleźć jakieś rozwiązanie tego problemu.

Jeżeli chodzi o wnioski NIK pod adresem ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, to one głównie skupiają się na braku zapewnienia finansowania infrastruktury dostępowej od strony wody, w szczególności toru podejściowego Szczecin – Świnoujście. Z przyjemnością chcę stwierdzić, że jeśli chodzi o ten tor, to w grudniu 2017 r. Rada Ministrów przyjęła program wieloletni, o którym wspomniała Najwyższa Izba Kontroli – także problem ten został już rozwiązany. Mamy środki finansowe zapewnione w programie wieloletnim na lata 2019 – 2028. Również w tym roku w budżecie mieliśmy zapewnione wystarczające środki – ponad 18,5 mln zł. Do końca roku wykonamy już prace i tor ten w grudniu będzie już całkowicie udrożniony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja się generalnie wywodzę z samorządu. Jako samorządowiec zawsze kierowałem się takimi działaniami, które tworzą wartość dodaną i mają ujętą w sobie zasadę synergii. Ale też jako samorządowiec nigdy nie lubiłem, jak ktoś oczekiwał, że samorząd będzie oddawał kompetencje. Te kompetencje są przypisane do samorządu – określone przepisami prawa. Więc takie stwierdzenia dotyczące, że trzeba zabrać coś samorządowi, ja jako były samorządowiec uważałbym za lekko pochopne. Co nie zmienia postaci rzeczy, że jest konkretny problem do rozwiązania i jak widać, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej prowadzi określone prace związane z tym, aby ten problem rozwiązać. Problem, który ile lat już trwa? No właśnie. A zwykle jak nie wiadomo, o co chodzi, to wiadomo, że chodzi o sposób finansowania tego typu przedsięwzięć. Zakładam, że te ustalenia, które się toczą pomiędzy ministerstwami znajdą w końcu swoje właściwe i skuteczne rozwiązanie i problem obsługi portu w Gdyni będzie rozwiązany. Dodatkowo ujmowanie elementu politycznego w działaniu wobec miasta Gdynia, portu w Gdyni, prezydenta, który na dodatek funkcjonuje przecież od wielu lat i jest wybierany ogromną liczbą głosów – to jest odrobinę przesadzone. W ten sposób chciałem to skomentować – bardzo delikatnie i elegancko.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł Błeńska, później pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Jeszcze raz bardzo dziękuję za głos. Chciałabym się jednak po raz kolejny ustosunkować do drogi dojazdowej do Gdyni. Rozwiązanie, jakie proponuje ministerstwo gospodarki morskiej, jest – wydaje się – dosyć sensowne, dlatego że mówimy akurat o sytuacji, w której miasto Gdynia wielokrotnie publicznie deklarowało, że bardzo by się ucieszyło z tego, że nie musiałoby utrzymywać tej drogi i przestałaby być ona drogą w zarządzie miasta Gdyni. Myślę więc, że miasto nie miałoby nic naprzeciwko temu, żeby drogi do strategicznych portów nie były drogami w ich zarządzie. Tak naprawdę ich działanie i dostęp państwa polskiego do strategicznych portów jest uzależniony od tego, czy miasto stać na utrzymanie tak potężnych… Na wydawanie tak potężnych sum pieniędzy.

Nie bardzo rozumiem stanowisko Ministerstwa Infrastruktury, które wydawałoby się, że powinno odpowiadać z ramienia rządu za utrzymanie strategicznych jednostek na terenie kraju, jakimi są ewidentnie porty morskie. Scedowywanie tej odpowiedzialności na prezydentów miast i mówienie, że to, iż od kilkudziesięciu lat nie mamy tak naprawdę dostępu do portu w Gdyni – dostępu na odpowiednim poziomie – jest winą po prostu miasta, gminy, wydaje się najzwyczajniej w świecie dosyć mało odpowiedzialnym podejściem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pani poseł praktycznie mnie wyręczyła, bo chciałem wyrazić podobną opinię w tej sprawie. Panie ministrze, pewnie wielu z nas tutaj ma doświadczenia samorządowe – ja też do tych posłów należę. W związku z tym naprawdę nie można przyjąć takiego argumentu, że prezydent, burmistrz czy wójt niechętnie oddaje… Oczywiście, niechętnie oddaje kompetencje, ale każdy z tych ludzi odpowiadających za rozwój swojego miasta i swoich społeczności lokalnych zawsze oczekuje z otwartymi rękami na wsparcie i na optymalne, racjonalne decyzje. Trudno też przyjąć argument – i tu nie chodzi o to, żebyśmy się przerzucali… Jasne, że to za długo trwa. I tu się z panem ministrem zgadzam. Tylko, panie ministrze – minęły już trzy lata i nie można już tak łatwo powiedzieć, że „wyście nie zrobili" albo „zapóźnienie". Mnie zupełnie… Myślałem, że jasno wyraziłem intencję, ale jeszcze raz powiem bardzo wyraźnie. Irytowała mnie filozofia resortu, szczególnie ministra Adamczyka i ministra Szmidta, kiedy podejmowali decyzje. Argumentowali oni, że drogi krajowe na osi północ – południe są budowane w pierwszej kolejności, bo to jest nasza racja stanu, racja stanu Polski. A na kierunku wschód – zachód – nie. Wpisywali i podpierali się dokumentem, że tu chodzi o porty– trudno było nie przyjmować takich argumentów. Oczywiście, bez przesady, jak pan minister powiedział.

I trzecia kwestia, panie ministrze. Nie chciałbym, żeby się zrealizował scenariusz, którego przesłanki niestety pojawiają się w tej chwili, zarówno jeżeli chodzi o realizację jednego i drugiego programu infrastrukturalnego – i kolejowego, i drogowego. Boję się, że już wkrótce, za kilka lat może się okazać… Nie chciałbym, żeby tak było, i dlatego podkreślam to po raz drugi – jest obawa, że te środki nie zostaną wykorzystane. Jeżeli tak będzie, to inwestycja właśnie w tym miejscu – w porcie w Gdyni – jest absolutnie tą, która powinna pojawić się nie tylko na wniosek zarządu portu czy prezydenta miasta, ale właśnie resortu infrastruktury, żeby nie obarczać pana premiera. Aczkolwiek uczestnicząc w ostatnich miesiącach w kampanii samorządowej, dał on wyraz swojego zaangażowania w nasze życie gospodarcze, szczególnie właśnie w tej Polsce lokalnej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Głos? Tak?

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Tak, jeszcze dwa zdania. Rzeczywiście port gdyński jest jedynym portem w Unii Europejskiej, który połączony jest właśnie drogą lokalną. Nie ma takiego portu nigdzie w Unii Europejskiej. Nie można było remontować tego portu, bo same estakady Kwiatkowskiego… Ponieważ nie ma jak dojechać, tak są zakorkowane. W przypadku remontu nie wyobrażam sobie, w jaki sposób samochody miałyby dojechać do portu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Postaram się w takim razie może powiedzieć jaśniej to, cośmy komunikowali. Mam bowiem wrażenie, że dochodzimy w tej sytuacji do jakichś nieporozumień. Po pierwsze, pani dyrektor w sposób jasny i wyraźny pokazała ścieżkę, która jest możliwa w tym momencie. Ale pani poseł pozwoli, że dokończę. Bo na przykład Świnoujście daje radę, tak? Gdynia nie. To po pierwsze, trzeba sobie zadać pytanie… Jest pokazana możliwa ścieżka – trzeba ustalić, jakie są priorytety. I to jest po pierwsze. Po drugie, jest szykowana interwencja formalno-prawna, bo przecież prawo obowiązuje nas wszystkich. Kompetencje, układy itd… Szykuje ją minister gospodarski morskiej i żeglugi śródlądowej – to będzie druga ścieżka. W ten sposób w tej sprawie będzie więcej zrobione niż przez ostatnich parę lat.

Natomiast chciałem zapewnić, że środki będą wykorzystane. Nie wiem, skąd tego typu opinie, które co jakiś czas wracają. Borykam się teraz na przykład z koniecznością dofinansowywania określonych zadań, chętnie bym przyjął jeszcze trochę pieniędzy. Z całą pewnością w całym zakresie też są potrzeby. A na koniec powiem, że byłbym najszczęśliwszy, gdyby zamiast drogami – to z racji swojej odpowiedzialności – te towary przemieściły się na kolej i wtedy to też byłoby jakieś rozwiązanie. Ale oczywiście w tym momencie to można powiedzieć, że to jest tylko taka intencja.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rzeczywiście, bardzo oczekiwane jest takie podejście, aby znaczna część towarów jeździła koleją. Mówią o tym wprost dokumenty unijne – o potrzebie przeniesienia do 2030 r. towarów z dróg na kolej. Stąd też należy domniemywać, że w nowym budżecie Unii Europejskiej po 2023 r. znajdą się środki finansowe w szczególności na rozwój kolejnictwa. Dlatego że ten obszar jest widziany przez Unię jako strategiczny, jeśli chodzi o rozwój w przyszłości. Jest on również bardzo przyjazny środowisku, co w Unii Europejskiej ma swoje znaczenie.

Czy ktoś z państwa jeszcze? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Adam Meller:

Witam państwa serdecznie. Adam Meller, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Tutaj najwięcej było mówione o Gdyni, więc pozwoliłem sobie skorzystać z okazji i być tu dzisiaj z państwem. Chciałbym powiedzieć w ten sposób. Port Gdynia się rozwija. W zeszłym roku osiągnęliśmy rekordowe ilości przeładunków w wysokości 21 mln 225 tys. ton. Idziemy w kolejny rekord – planujemy przeładować w tym roku ponad 23 mln ton. Przeładowujemy coraz więcej towarów, obsługujemy coraz więcej statków. Zeszły rok zaowocował tym, mówiąc krótko, że do budżetu państwa – w ramach przeładowywanych towarów, podatków, ceł od towarów, które były przeładowywane w porcie Gdynia – jako port włożyliśmy ponad 6,5 mld zł. Myślę, że ten rok spowoduje, że ta kwota będzie nieco większa.

Mówimy o sytuacji dostępowej do portu Gdynia, zarówno kolejowej, jak i drogowej. Szczególnie martwi nas ta drogowa, ponieważ dużo rozmawiamy w tym temacie, ale generalnie nic się nie dzieje. Pomysł na remont estakady Kwiatkowskiego moim zdaniem jest na dzień dzisiejszy pomysłem poronionym. Nawet w przypadku częściowego zamknięcia nie będziemy mieli możliwości wyjazdu z portu. Już dzisiaj, szczególnie w godzinach szczytu, są tak wielkie kongestie, że właściwie ograniczenie przepustowości tej drogi spowoduje absolutne zamknięcie portu i sukcesywne jego obumieranie. Bo wiemy, że remonty dróg nie trwają dnia, tygodnia, tylko trwają często miesiące czy lata. Zmiana drogi gminnej, którą jest dzisiaj estakada z obciążeniem do 8 ton na oś na drogę krajową z obciążeniem 11,5 ton – właściwie co to da? Da to, że tiry będą jeździły oficjalnie. Bo dzisiaj jeżdżą nieoficjalnie. Inspekcja Transportu Drogowego przymyka na to oko i nie robi kontroli. Z punktu widzenia portu czy miasta zmieni się tylko obsługa w zakresie odśnieżania drogi. Natomiast nie zwiększy to absolutnie przepustowości tej drogi, ponieważ nie ma nawet możliwości dobudowy kolejnego pasa drogowego.

Jeżeli chodzi o drogę „czerwoną” – walczymy od długiego czasu, jak tylko nastaliśmy jako zarząd morskiego portu, i analizujemy. Jako port przygotowaliśmy koncepcję, jak ta droga powinna wyglądać, jak przebiegać. Są dwie wersje. Jedna wersja to jest wersja miasta, które chciałoby, żeby droga „czerwona” miała zjazdy w odpowiednich dzielnicach – to podraża trochę koszt budowy tej drogi. Nam zależy na tym, żeby był jak najszybszy, najskuteczniejszy wyjazd z portu z wjazdem na obwodnicę – te koszty oczywiście są trochę niższe. Ale to jest cały czas ok. 1 mld zł z pewnym plusem. Mowa była tutaj o programie CEF-u z dofinansowaniem 85%. Oczywiście jest to pomysł na olbrzymie dofinansowanie. Chcę natomiast powiedzieć, że miasto Gdynia – mając taką szansę – nie zdecydowało się na to. Dofinansowanie na poziomie 85% powoduje, że jednak trzeba mieć 150 mln środków własnych. Przypominam, że gmina czy miasto Gdynia rocznie w budżecie przeznacza na inwestycje, modernizacje i remonty ok. 100 mln zł. To by spowodowało, że mniej więcej półtoraroczny budżet prezydent musiałby przeznaczyć jako wpisowe w budowę drogi „czerwonej”. Czy mamy gwarancję, że prezydent się zdecyduje na taki krok? Moim zdaniem – nie. Dlatego uważamy, że drogi prowadzące do przejść granicznych, a takimi przejściami są bramy portu, powinny być jednak drogami krajowymi. Będziemy tutaj rzeczywiście z ministrem gospodarki morskiej walczyć o to, żeby te drogi miały jednak status dróg krajowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa jeszcze chciał zabrać głos? Nie widzę. W takim razie… Panie dyrektorze, proszę uprzejmie.

Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie, ja chciałbym tylko w odpowiedzi na wypowiedź pani dyrektor. Gdy przeczytamy literalnie wniosek, który jest zamieszczony w informacji, mówimy o dostosowaniu drogi do wymogów rozporządzenia TEN-T. Nie mówiliśmy, że ma to być autostrada czy droga ekspresowa, broń Boże. Natomiast jeśli chodzi o tę interpretację, o której pani wspominała, to już po zakończeniu kontroli, na etapie już gotowego stanowiska do raportu, rzeczywiście anonsowaliście państwo wystąpienie do Komisji Europejskiej. Do nas taka interpretacja nie dotarła, także jeżeli moglibyśmy poprosić, bardzo chętnie się z nią zapoznamy, bo to wniesie nową jakość do naszej dyskusji na ten temat. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. W takim razie, proszę państwa, chciałem bardzo podziękować wszystkim, którzy zabierali głos i uczestniczyli w posiedzeniu Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Zapraszam na jutro, a dzisiaj wszystkim państwu bardzo dziękuję. Dobranoc.